

● (2030)

Le CN a eu un excédent d'exploitation de 48 millions de dollars en 1972. La société gagne de l'argent mais elle n'a pas déclaré de bénéfices généraux depuis 1956. Pourquoi? Parce que la société rembourse d'abord ses dettes privées. La dette de \$1 milliard envers le gouvernement et les contribuables canadiens n'est pas remboursée d'après la politique de la société, la politique des intérêts particuliers qui consiste à rembourser d'abord les porteurs d'obligations. D'autre part, la direction du CN utilise sa dette comme une bonne excuse pour retarder les augmentations d'employés qui travaillent dur. Nous l'avons vu en août dernier, au cours de la grève des cheminots. Notre parti se déclara en faveur du versement d'un salaire équitable aux employés mais je suis au regret de devoir dire que les députés libéraux et conservateurs ont forcé ces cheminots à reprendre le travail avec une entente salariale injuste.

A qui la société rembourse-t-elle ses dettes? Quels sont les porteurs d'obligations particuliers que rembourse le CN? Cette question a été posée au ministre compétent et il l'a transmise au CN. Mais le Canadien National a refusé de donner aux députés une liste de ses porteurs d'obligations particuliers. On a des preuves suffisantes pour désigner certains porteurs d'obligations qui ont été remboursés d'abord. L'un d'entre eux est la Banque canadienne impériale de commerce. Les prédécesseurs de cette banque, la Banque impériale et la Banque canadienne de commerce étaient les actionnaires les plus importants en 1917, lorsque le Nord-Canadien en faillite a été repris par le CN. Au conseil d'administration du CN, on trouve des administrateurs de la Banque impériale, de la Banque royale et du Trust royal. Voilà où va l'argent—aux porteurs d'obligations particuliers. On ne l'utilise pas pour améliorer le matériel roulant ou le service.

Les sommes mentionnées par les conservateurs, deux millions de dollars par ci et un million de dollars par là représentent une goutte d'eau en comparaison du montant de la dette remboursée aux porteurs d'obligations particuliers. Dans le bill à l'étude, le gouvernement demande au Parlement d'accorder au CN 225 millions et demi pour de nouvelles constructions et du matériel roulant. Par ailleurs, je trouve vraiment trop bête que 200 millions de dollars d'obligations de la compagnie viennent à maturité maintenant. C'est peut-être une coïncidence, mais j'ai l'impression qu'il y a là quelque chose de plus. Si le CN n'était pas obligé de rembourser ses dettes privées, il pourrait consacrer des centaines de millions de dollars à améliorer ses services et à abaisser les taux de transport des marchandises.

Il y a une solution aux éternelles difficultés du CN, et c'est d'annuler sa dette envers ses débiteurs privés. Les débiteurs privés ont suffisamment exploité les Canadiens par le passé. Le réseau ferroviaire ne s'est pas révélé rentable, mais la compagnie compte toujours se faire renflouer. Il me semble que la solution, c'est de nationaliser véritablement le CN, de le placer sous le contrôle direct du gouvernement, même si j'ignore si les libéraux ou les conservateurs auront le désir d'administrer une telle organisation au mieux des intérêts des Canadiens. Toutefois, je sais qu'avec un gouvernement néo-démocrate, c'est un CN et un CP vraiment nationalisés qui desserviraient le pays et qui en finiraient avec les distinctions injustes en matière de tarif-marchandise.

A mon avis, il n'est pas nécessaire de jouer le jeu que l'amendement des conservateurs nous invite à jouer. Nous devons apporter des réformes fondamentales, opérer des

Canadien National et Air Canada

changements radicaux afin de faire du CN et du CP des services publics administrés au mieux des intérêts des Canadiens, et de mettre fin aux distinctions injustes en matière de tarif-marchandises dans le Nord de l'Ontario, l'Ouest et les Maritimes. Telle est la façon de résoudre les problèmes des chemins de fer au Canada, et j'incite vivement les députés à envisager ce plan d'action.

M. Bill Kempling (Halton-Wentworth): Monsieur l'Orateur, j'aurais certaines remarques à ajouter à celles de mes amis concernant l'amendement au bill C-5, proposé par le député de Mississauga (M. Blenkarn); je voudrais que l'on supprime certains postes de dépenses allant jusqu'à 5 millions de dollars pour les hôtels et jusqu'à 8 millions pour une tour de communications.

S'il y a un organisme qu'il faudrait morceler en services distincts et soumettre à un contrôle serré, c'est bien le CN. Pourquoi les Canadiens devraient-ils subventionner les réseaux de communications, les hôtels et les activités de camionnage de cette société? Par le passé, ces activités ont relevé de l'entreprise privée. Les Canadiens sont pratiquement à la merci du CN. Quand celui-ci annonce une majoration de ses taux de transport et qu'une des provinces s'y oppose, alors le gouvernement s'empresse de lui accorder une subvention pour qu'il ne hausse pas ses tarifs. Et la société assitôt d'acheter un nouvel hôtel ou d'agrandir un de ceux qu'elle possède déjà.

Le CN annonce qu'il supprimera son service-voyageurs quelque part. Des objections sont soulevées par les municipalités intéressées. Une fois encore, le gouvernement intervient et verse une subvention. Puis le CN décide de construire une tour de télécommunication. Il menace d'abandonner certaines lignes de chemin de fer. Des objections sont encore élevées et d'autres subventions suivent. Dans l'intervalle, les voies ferrées ne servent pas et rouillent, elles sont envahies par les mauvaises herbes. On ne consacre certes pas d'argent à l'entretien des voies ferrées. Les fonds sont affectés à d'autres projets, à l'achat d'hôtels, l'amélioration des télécommunications et d'autres entreprises.

Très souvent le CN est aux prises avec des difficultés ouvrières. La compagnie adopte une position rigide sachant que si elle joue son jeu jusqu'au bout le gouvernement interviendra, imposera un règlement et offrira une subvention pour la tirer d'affaire. Nous savons que le CN ne peut transporter des quantités suffisantes de blé de l'Ouest du Canada pour répondre aux besoins de nos clients. Il manque de wagons. Après avoir fait beaucoup de bruit, le gouvernement achète des wagons à trémie qui doivent servir au transport du grain. Deux ans plus tard, la compagnie prétend qu'elle n'a pas les moyens de les entretenir. Le gouvernement verse donc 250 millions de dollars pour l'entretien des wagons à trémie. Et cela continue. Il faudra bien à un moment donné que cela cesse. Rares sont les municipalités que traverse une voie ferrée au centre ou en périphérie qui n'aient été souvent rabrouées par le CN quand elles soulevaient la question des passages à niveau, des signaux d'arrêt ou d'embranchement. Le chantage se répète d'année en année.

● (2040)

Quels ennuis le fiasco du transport du colza a causés dans l'Ouest et dans tout le pays? Le CN n'a entrepris de corriger la situation qu'après la confrontation avec les premiers ministres de l'Ouest. Il a fallu que le premier ministre (M. Trudeau) et le ministre des Transports (M. Marchand) promettent de tout arranger. Combien cela